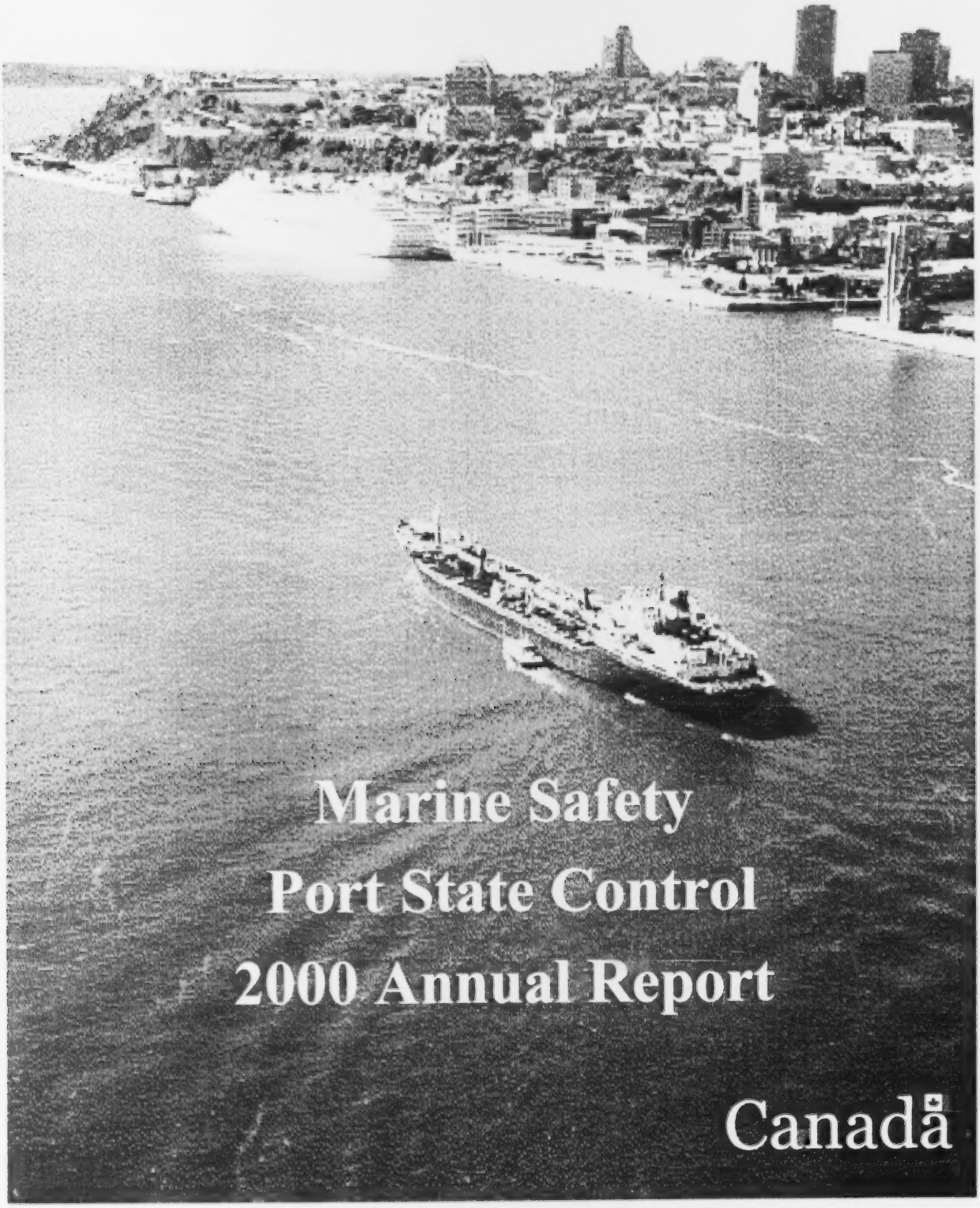


Marine Safety
Port State Control
2000 Annual Report

Canada

PORT STATE CONTROL
2000 ANNUAL REPORT

Foreword	1
Port State Control in Canada	2
Canadian Initiatives in 2000	3
MOU News and Initiatives	4
International Initiatives	5
Statistical Data on Port State Control - 2000	6
Conclusion	18

104-05698/

FOREWORD

As one of only three countries which borders on three oceans, Canada takes its commitment to the preservation of the marine environment very seriously. We are also very cognisant of the fact that 90% of global trade is done by sea. The responsibility for ensuring compliance with the provisions of international law as it relates to shipping rests with the owners, masters, flag States and classification societies. Unfortunately some States fail to fulfill their commitments and therefore there are some ships sailing the world's seas in an unsafe condition, threatening the lives of persons on board and the marine environment.

Our port State control program is one of the ways in which we affirm our commitment. The regime involves thorough inspections, the highlighting of deficiencies, and detentions for more serious offences.

The year 2000 signaled the end of the twentieth century, and we hope the end of the line for substandard shipping. A new era has dawned, and in this new day we can no longer condone this dangerous practice. Canada has long exercised its right to inspect foreign-flagged ships entering our ports. Our commitment to port State control is further enhanced as a member of both the Paris and Tokyo Memoranda. The MOUs cover both the Atlantic and Pacific coasts of Canada, as well as the Arctic Region.

Through these agreements, Transport Canada continues its efforts to remove sub-standard ships from sailing not only Canada's territorial waters, but also all oceans around the world. In order to ensure that port State control makes the world a smaller place for substandard ships to operate, Canada collaborates with many of its neighbours as well as the other signatories to the MOUs. Canada has many partners with whom it shares information and expertise on the port State control program.

Transport Canada is also working on the harmonisation of port State control regimes within the MOUs. We do this by participating in international initiatives, national and international training programs. A number of our projects conducted last year are highlighted in this report

All parties involved in shipping have a responsibility regarding the protection of life, property and the marine environment, and port State control is the last line in fighting substandard ships. There is little doubt that port State control inspections, if effectively conducted, indisputably contribute towards the attainment of quality shipping.

Bud Streeter
Director General
Marine Safety

PORT STATE CONTROL IN CANADA

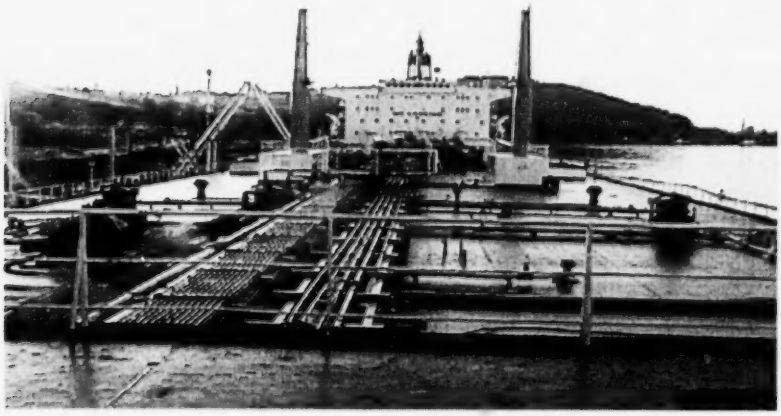
Port State Control (PSC) is a ship inspection program whereby foreign vessels entering a sovereign state's waters are boarded and inspected to ensure compliance with various major international maritime conventions. Some of these include the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) and International Labour Organization Convention No. 147 (ILO 147) amongst others.

PSC programs are of a regional nature; that is, several countries sharing common waters grouped together under a Memorandum of Understanding (MOU) to ensure that vessels trading in their area conform to international standards.

There are two MOUs to which Canada is signatory: the Paris MOU comprising 19 European countries, and the Tokyo MOU comprising 18 Asia/Pacific countries.

Canada became an associate member to the Paris MOU in April 1988, and was accepted as full member in May 1994 - the first non-European member to be so accepted. Furthermore, Canada was a driving force in the creation of the Tokyo MOU and has been a member since its inception in December 1993.

Transport Canada, Safety and Security, is responsible for all PSC activities within Canada, and foreign ship inspections are carried out at all major ports by ship inspectors of the Marine Safety Branch.



Foreign Tankers calling in Canadian ports are inspected during their initial visit and on an annual basis afterward.

CANADIAN INITIATIVES IN 2000

Marine transport is essential to today's global economy and the sustainable development of the shipping industry is crucial not just to world trade but also to the marine environment. Canada is committed to working with its neighbours and trading partners to ensure the preservation of the marine ecosystem while transporting goods in as efficient a way as possible. Canada collaborates with many other countries to achieve this goal. To this end, Transport Canada Marine Safety (TCMS) has completed a number of projects over the past year.

Under one such initiative, Transport Canada Marine Safety has completed the development of its new Internet based computer information system for inspections and statistics. The new Canadian Port State Control Information System (CPSCS) gives more detailed information regarding vessels inspected by MOU members as well as in Canadian ports. The information allows for better targeting of vessels for inspection. The Marine Safety directorate has also conducted several national port State control training sessions during the year. These courses were delivered by experienced Port State Control Officers (PSCOs), and their aim was to harmonize national inspection procedures and update the inspectors on new developments within the MOUs.

One achievement of which Transport Canada is particularly proud is that the department has maintained its focus on Bulk Carrier Safety via the Canadian Bulk Carrier Inspection Regime. Under the port State control Program, the structure of bulk carriers is inspected to ensure compliance with international conventions. During the last year forty-seven percent of inspections were carried out on bulk carriers, the largest percentage for any one kind of ship inspected in 2000. Four hundred and eighty-nine bulk carriers were inspected. This percentage represents an increase of three percent over 1999 and 1998. In those years, forty-four percent of ships inspected were bulk carriers. Sixty bulk carriers were detained in 2000, which represented fifty-seven percent of the total detentions for that year.

Transport Canada Marine Safety (TCMS) has developed a national port State control network to ensure that all PSCOs are kept updated in a timely manner. With five regions in our port network, our aim is to make sure all inspectors are familiar with our inspection regimes and practices.

Severe corrosion found in way of the collision bulkhead inside the fore peak tank of a bulk carrier.

MOU NEWS AND INITIATIVES

The annual worldwide cost of vessel incidents, which are almost all avoidable, is conservatively estimated to be nearly six billion U.S dollars per annum. This clearly shows that it is cheaper to prevent accidents, and one of the ways Canada does this is by its participation in regional Memoranda of Understanding (MOUs) on Port State Control.

Thirty-five port State control States make up the Paris and Tokyo MOUs. Regional agreements on port State control have been concluded in Latin America, Caribbean, Mediterranean, Indian Ocean and Central and Western African regions. This year as always, Canada maintained an active role within the Paris and Tokyo Memoranda.

In 2000, representatives from Canada continued their association with the other members of the MOUs by participating in several activities. Transport Canada Marine Safety participated at the Paris MOU Committee meeting, the Technical Evaluation Group, the Advisory Board, PSCO exchange programs and surveyor seminars. Canada was also the leader of a Paris MOU Task Force on the Improvement of the inspection reporting system. Transport Canada Marine Safety also participated in one of the two Tokyo MOU Committee meetings held in the year 2000, Expert Missions and surveyors seminars. The PSCO Exchange Programme also saw Canadian inspectors being stationed in Australia, and Japanese inspectors in Vancouver. Canada is also a member of three of the intersessional working groups of the Committee.

INTERNATIONAL INITIATIVES

Canada participated in a number of international programs in the year 2000. A meeting was held with the United States Coast Guard and the Mexican Authority to discuss the exchange of inspection data, exchange of PSCOs, and harmonization of procedures between the three countries.

During 2000, Transport Canada Marine Safety also hosted inspectors from Chile, Mexico and the USCG. In this way we hope to promote more consistent global inspections. Three Vietnamese inspectors underwent fellowship training in Vancouver.

Canadian PSCOs also doubled as lecturers at the IMO/IMA Academy in Trieste, Italy, and we provided instructors to conduct a port State control course in Chile.

Transport Canada Marine Safety Inspectors ensure during port State control inspections that crewmembers have adequate working and living conditions.

STATISTICAL DATA ON PORT STATE CONTROL - 2000

INSPECTIONS

In Canada, port State control inspections are conducted under the Canada Shipping Act to determine compliance with international conventions. During the past four years, the number of inspections has fluctuated, reaching its highest in 1998, when 1191 inspections were carried out. These numbers correspond with the number of ships calling at Canadian ports. As a result of improved targeting of ships, less substandard ships seem to be trading in Canadian waters. In 2000, the number of ships with deficiencies were fifty-four percent (54%) of total inspections, and those which were detained were ten percent (10%) of total inspections. In 1999, deficiencies made up fifty-two percent (52%) of total inspections, while detentions made up eleven percent (11%).

Lifeboat support bracket found heavily corroded during a port State control inspection.

TABLE 1

Represents a comparison of ships inspected, ships with deficiencies and ships detained in Canada over the last six years

Year	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Inspections	1070	1076	1191	1011	1184	1348
with Deficiencies	583	563	587	470	568	692
Detained	103	125	142	118	118	149

TABLE 2

Ships inspected by Flag in Canada over the last six years

COUNTRY	2000	1999	1998	1997	1996	1995
ALGERIA	4	2	4	3	1	0
ANTILLES NETHERLANDS	4	4	5	3	3	11
ANTIGUA AND BARBUDA	15	11	12	6	11	15
BAHAMAS	77	87	102	84	102	113
BAHRAIN	0	0	1	0	0	0
BARBADOS	22	16	16	18	16	10
BELARUS	0	0	0	0	2	0
BELIZE	1	1	5	3	4	1
BERMUDA	8	17	12	17	8	18
BOLIVIA	0	1	0	0	0	0
BRAZIL	2	2	2	2	6	2
BULGARIA	6	4	4	4	4	2
CAYMAN ISLANDS	9	9	10	4	8	7
CHILE	0	1	1	1	0	1
CHINA PEOPLE'S REP.	9	3	14	12	19	23
CROATIA	3	12	7	3	3	1
CUBA	0	0	6	11	2	9
CYPRUS	69	75	93	78	108	131
CZECHOSLOVAKIA	0	0	0	0	0	2
DENMARK	16	10	17	21	21	25
EGYPT	0	4	2	3	4	3
ESTONIA	0	1	2	1	1	2
FAEROE ISLANDS	0	0	0	1	0	1
FINLAND	2	2	1	1	3	7
FRANCE	5	3	4	4	8	2
GERMANY	13	13	8	13	14	14
GHANA	0	0	0	0	3	0

GIBRALTAR	3	1	2	0	0	0

COUNTRY	2000	1999	1998	1997	1996	1995
GREECE	49	57	67	50	76	102
HONDURAS	0	0	1	0	1	0
HONG KONG	28	19	18	21	19	33
HUNGARY	0	0	0	1	0	0
ICELAND	0	0	0	2	0	1
INDIA	9	13	3	19	25	20
INDONESIA	1	0	3	1	2	1
IRAN	0	1	1	2	1	2
ISRAEL	3	0	6	4	5	8
ITALY	7	8	2	5	8	7
JAPAN	9	5	11	1	5	7
KOREA REPUBLIC OF	8	9	7	4	14	11
KUWAIT	0	1	0	0	1	0
LATVIA	0	0	3	4	2	3
LEBANON	0	0	0	1	0	0
LIBERIA	113	145	149	107	119	154
LITHUANIA	10	3	5	5	5	7
LUXEMBURG	0	0	0	1	0	2
MALAYSIA	6	5	9	5	12	5
MALTA	64	65	66	60	62	68
MAN ISLE OF	4	1	4	1	2	1
MARSHALL ISLANDS	15	17	21	16	13	10
MAURITIUS	0	0	2	3	1	4
MEXICO	1	1	0	0	0	1
MOROCCO	0	1	0	0	0	0
MYANMAR UNION OF	2	4	3	6	4	3
NETHERLANDS THE	27	29	26	20	18	19
NORWAY	69	72	80	68	67	74
PAKISTAN	0	1	0	1	0	1
PANAMA	198	178	189	121	164	158
PERU	0	0	0	0	1	0
PHILIPPINES	32	23	20	18	32	42
POLAND	4	3	7	5	18	12
PORTUGAL	0	0	3	1	1	1
QATAR	2	0	1	0	0	0
ROMANIA	0	0	0	0	8	4
RUSSIA	10	13	19	23	21	35
ST VINCENT&GRENADINES	18	15	19	14	20	13
SAUDI ARABIA	2	0	2	2	4	2

SINGAPORE	35	34	36	43	32	30
SOUTH AFRICA	3	1	0	0	0	0
SPAIN	1	0	0	0	1	1

COUNTRY	2000	1999	1998	1997	1996	1995
SRI LANKA	1	0	0	0	0	0
SWEDEN	5	8	10	13	18	21
SWITZERLAND	1	1	1	1	0	1
SYRIAN ARAB REPUBLIC	0	0	0	1	0	1
TAIWAN	3	3	1	2	3	7
THAILAND	4	7	3	8	4	7
TRINIDAD AND TOBAGO	0	0	0	0	0	1
TUNISIA	0	0	0	1	0	0
TURKEY	7	11	17	17	10	13
UKRAINE	6	3	8	11	8	17
UNITED ARAB EMIRATES	0	0	1	0	0	0
UNITED KINGDOM	14	13	15	13	7	2
U.S.A	17	22	12	9	10	24
VANUATU	14	5	8	7	6	11
VENEZUELA	0	0	2	0	1	0
VIETNAM	0	0	0	0	1	0
OTHER	0	0	0	0	1	1
TOTAL	**1070**	**1076**	**1191**	**1011**	**1184**	**1348**

The majority of ships inspected in the year 2000 came from the Bahamas, Cyprus, Greece, Liberia, Malta, Panama and Norway.

TABLE 3

Inspections by Port/Office 1995 - 2000

Office	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Atlantic Region						
ST JOHN'S	41	56	53	54	60	80
MARYSTOWN	0	0	0	0	1	0
LEWISPORT	3	3	5	9	5	5
CORNER BROOK	4	4	9	11	15	21
DARTMOUTH	124	109	122	87	106	143
SYDNEY	12	9	11	6	8	9
YARMOUTH	2	8	4	10	5	1
CHARLOTTETOWN	8	12	17	18	18	24
SAINT JOHN N.B.	53	48	149	125	137	125
PORT HAWKESBURY	74	66	68	63	59	53
BATHURST	18	37	17	9	10	19
Quebec Region						
MONTREAL	72	101	67	75	86	97
BAIE-COMEAU	13	26	23	6	7	12
RIMOUSKI	3	3	2	3	2	20
GASPÉ	6	10	9	13	12	6
QUEBEC CITY	119	132	129	112	100	140
SEPT-ILES	8	2	4	6	11	28
PORT-CARTIER	7	7	8	10	11	55
Ontario Region						
TORONTO	7	8	19	27	20	16
KINGSTON	2	2	3	3	1	1
ST. CATHARINES	10	15	25	13	43	49
COLLINGWOOD	0	0	2	0	0	0
THUNDER BAY	45	46	38	72	64	48
SARNIA	11	9	11	5	9	1
Pacific Region						
VANCOUVER	410	347	187	267	389	384
VICTORIA	1	3	0	1	2	5
PRINCE RUPERT	9	0	0	0	0	2
Prairie & Northern Region						
WESTERN ARCTIC	5	4	1	0	0	0
EASTERN ARCTIC	2	8	4	2	3	2
St. Lawrence Seaway						
SEAWAY	1	1	4	4	0	2
Total	**1070**	**1076**	**991**	**1011**	**1184**	**1348**

The Pacific region led the way in inspections in Canada for 2000, performing 420 inspections. The Atlantic region was next with 339, followed by Quebec with 228. These three regions of Canada account for 92% of inspections in Canada.

Over the past six years, ships from Cyprus, Liberia, Malta and Panama have been detained more than those of any other countries. They represent 53.4% of all detentions. These vessels also represent 41.5% of vessels inspected in 2000.

TABLE 4

Ships detained by Flag 1995 - 2000

Flag State	2000	1999	1998	1997	1996	1995
ALGERIA	3	0	2	1	1	0
ANTIGUA AND BARBUDA	1	3	1	0	0	0
ANTILLES NETHERLANDS	1	0	0	0	0	1
BAHAMAS	4	3	7	7	4	8
BARBADOS	1	0	0	0	0	0
BELIZE	0	0	3	2	0	1
BERMUDA	0	0	1	0	0	0
BRAZIL	1	1	1	0	2	1
BULGARIA	1	1	0	0	0	0
CAYMAN ISLANDS	2	0	0	0	0	0
CHINA PEOPLE'S REP.	1	2	1	2	3	2
CROATIA	0	0	0	1	0	1
CUBA	0	0	0	4	0	1
CYPRUS	10	18	27	21	24	29
DENMARK	0	0	0	1	0	0
EGYPT	0	3	0	2	1	0
FINLAND	0	0	0	0	0	1
FRANCE	0	0	0	1	0	0
GERMANY	0	1	0	0	0	0
GIBRALTAR	1	0	0	0	0	0
GREECE	4	7	7	6	11	15
HONDURAS	0	0	0	0	1	0
HONG KONG	2	4	1	3	2	4
INDIA	0	5	0	6	1	1
INDONESIA	0	0	1	0	0	0
IRAN	0	0	1	0	0	0
ITALY	2	0	0	1	0	1
JAPAN	1	0	0	0	1	0
KOREA REPUBLIC OF	1	2	1	0	0	2

LATVIA	0	0	0	1	1	0
LEBANON	0	0	0	1	0	0
LIBERIA	13	18	23	8	8	7

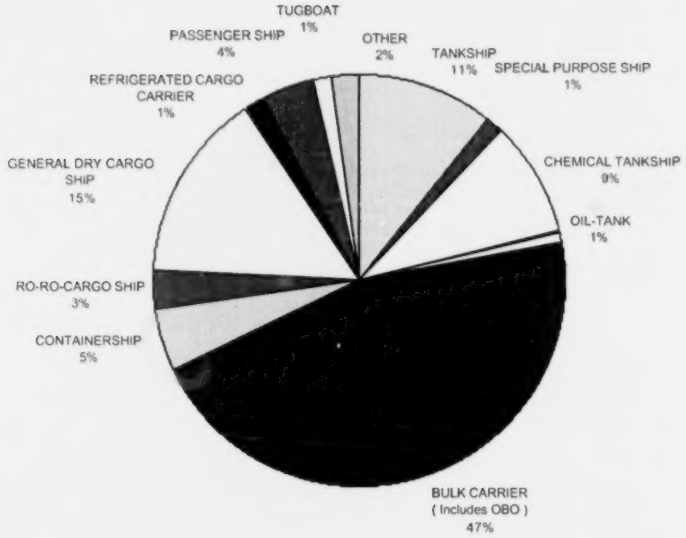
Flag State	2000	1999	1998	1997	1996	1995
LITHUANIA	1	1	1	0	0	1
LUXEMBURG	0	0	0	1	0	0
MALAYSIA	1	0	1	2	3	0
MALTA	15	12	18	10	14	21
MARSHALL ISLANDS	0	0	2	0	1	1
MAURITIUS	0	0	1	0	0	0
MEXICO	0	0	0	0	0	1
NETHERLANDS THE	4	1	1	0	1	1
NORWAY	6	2	1	3	2	5
PAKISTAN	0	1	0	0	0	0
PANAMA	17	18	18	17	21	23
PHILIPPINES	3	2	4	0	0	2
POLAND	0	0	0	0	0	1
QATAR	1	0	0	0	0	0
ROMANIA	0	0	0	0	4	0
RUSSIA	0	4	2	1	2	6
ST. VINCENT & GRENADINES	3	2	4	4	1	1
SINGAPORE	1	2	1	3	0	0
SWEDEN	0	2	0	1	0	1
SYRIAN ARAB REPUBLIC	0	0	0	1	0	0
TAIWAN	1	1	0	0	1	0
THAILAND	0	2	2	2	1	2
TURKEY	0	4	7	4	3	4
UKRAINE	1	0	1	1	2	2
U.S.A.	0	3	0	0	1	0
VANUATU	0	0	0	0	0	2
VENEZUELA	0	0	1	0	0	0

In detentions, Panama lead the way with seventeen ships detained in 2000, which were 8.6% of Panamanian vessels inspected. This country was closely followed by Malta with fifteen, which was 23.4% of Maltese flagged ships inspected; and Liberia with thirteen detained representing 11.5% of Liberian flagged vessels inspected.

As in past years, bulk carriers have been the most inspected type of vessel in Canada (47%), and as a result they are also the type of vessel which has the highest detention percentage at 57%. Figures 1 and 4 show these values in a graphical format.

FIGURE 1

Ships inspected by type



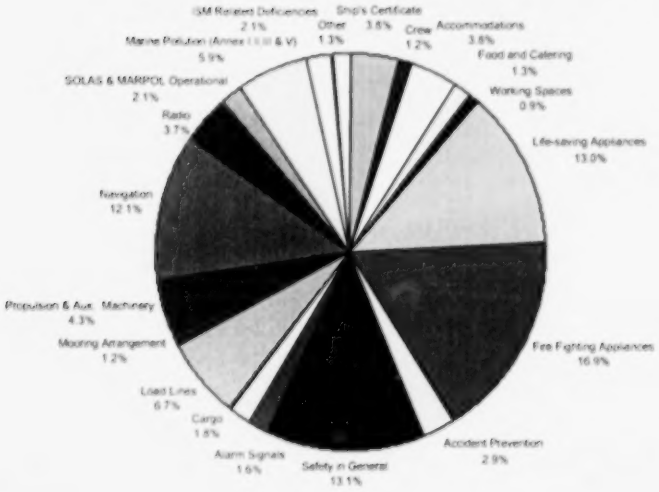
DEFICIENCIES

There are many different categories of deficiencies which can be found on any ship. However, firefighting appliances accounted for the single largest reason for deficiencies on ships in 2000. Life saving appliances and Navigational equipment were second and third respectively. All three of these categories represent essential equipment for any voyage, and it is quite alarming that these were trouble spots in 2000.

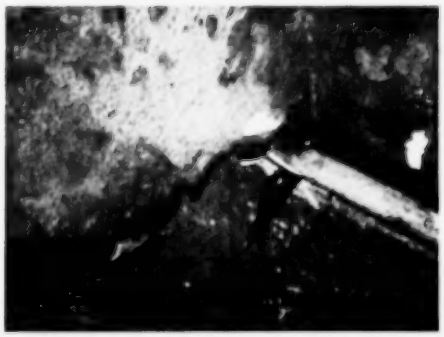
Lifeboat drills are performed occasionally during PSC inspections.

FIGURE 2

Deficiencies by category



Galley drain filled with grease and infested with insects



Looking at the light of day through a hatch cover

ISM DEFICIENCIES

The year 2000 was the second year of full implementation of the International Safety Management (ISM) code. Since July 1, 1998, all passenger ships and tankers, bulk carriers, gas carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnes or more must have a valid Safety Management Certificate on board and a copy of their company's Document of Compliance. The following table gives the figures, in different categories, of ISM deficiencies found during 2000.

TABLE 5

ISM DEFICIENCIES

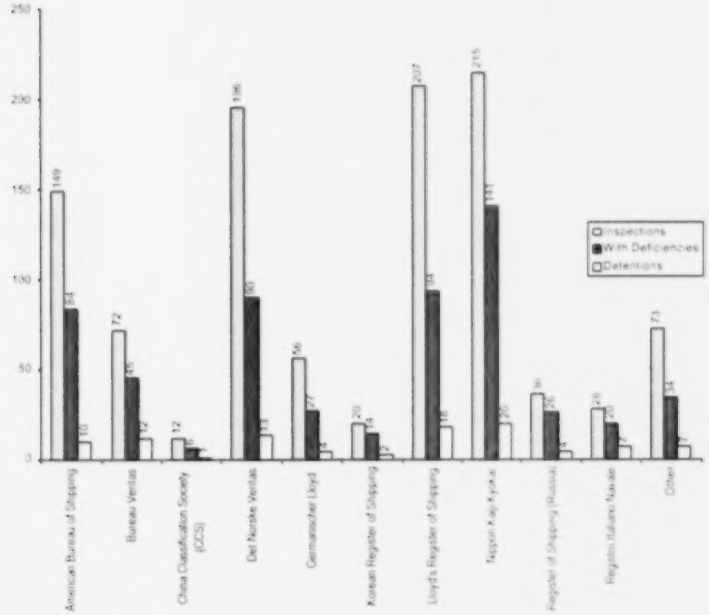
ISM Defect Description	No. Defects 2000	Percentage of Defects 2000	No. Defects 1999	Percentage of Defects 1999
Safety and Environmental Policy	2	2.98	7	8.05
Company Responsibility and Authority	5	7.46	1	1.15
Master Responsibility and Authority	1	1.49	4	4.59
Resources and Personnel	3	4.48	4	4.59
Development and Plans for Shipboard Operations	6	8.96	0	0
Emergency Preparedness	19	28.35	48	55.17
Report and Analysis of Non-Conformity, Accidents, and Hazardous Occurrences	3	4.48	3	3.45
Maintenance of Ship Equipment	16	23.88	7	8.05
Documentation	7	10.45	5	5.75
Company Verification, Review and Evaluation	3	4.48	2	2.30
Certification, Verification and Control	0	0	6	6.90
Other	2	2.98	0	0

CLASSIFICATION SOCIETIES

Ten major Classification Societies and a grouping of "other" are represented on this chart shown in Figure 3. The Nippon Kaiji Kyokai Classification Society had the most ships inspected in Canada last year. The American Bureau of Shipping had the lowest percentage of detentions for 2000.

FIGURE 3

Ships inspected, ships with deficiencies and ships detained by Classification Society

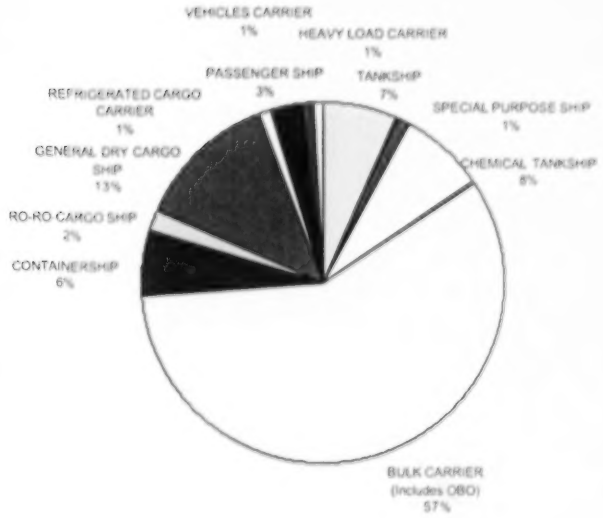


DETENTIONS BY TYPE OF SHIP

Figure 4 shows ships detained by type. Of the one hundred and three detentions in 2000, sixty of them were bulk carriers, which made up fifty-seven percent (57%) of detentions for that year. This trend is similar to previous years where approximately 50% of inspections were of bulk carriers. The detention rate of bulk carriers in Canada has been in the vicinity of 60% over the past six years.

FIGURE 4

Ships detained by type



CONCLUSION

The year 2000 brought little deviation from the trends observed in port State control in Canada over the last six years.

In many ways, this is not ideal. The most effective measures of port State control MOUs in weeding out substandard ships are detention of ships found with deficiencies, and publishing the data of the ships detained. The number of inspections remained constant, but the total number of detentions decreased by twenty-two ships this year, which is less than two percent of the inspections carried out. However, we at Transport Canada Marine Safety would like to see a further decrease in detentions, and are striving for a year in which there are no detentions in our port State control programme.

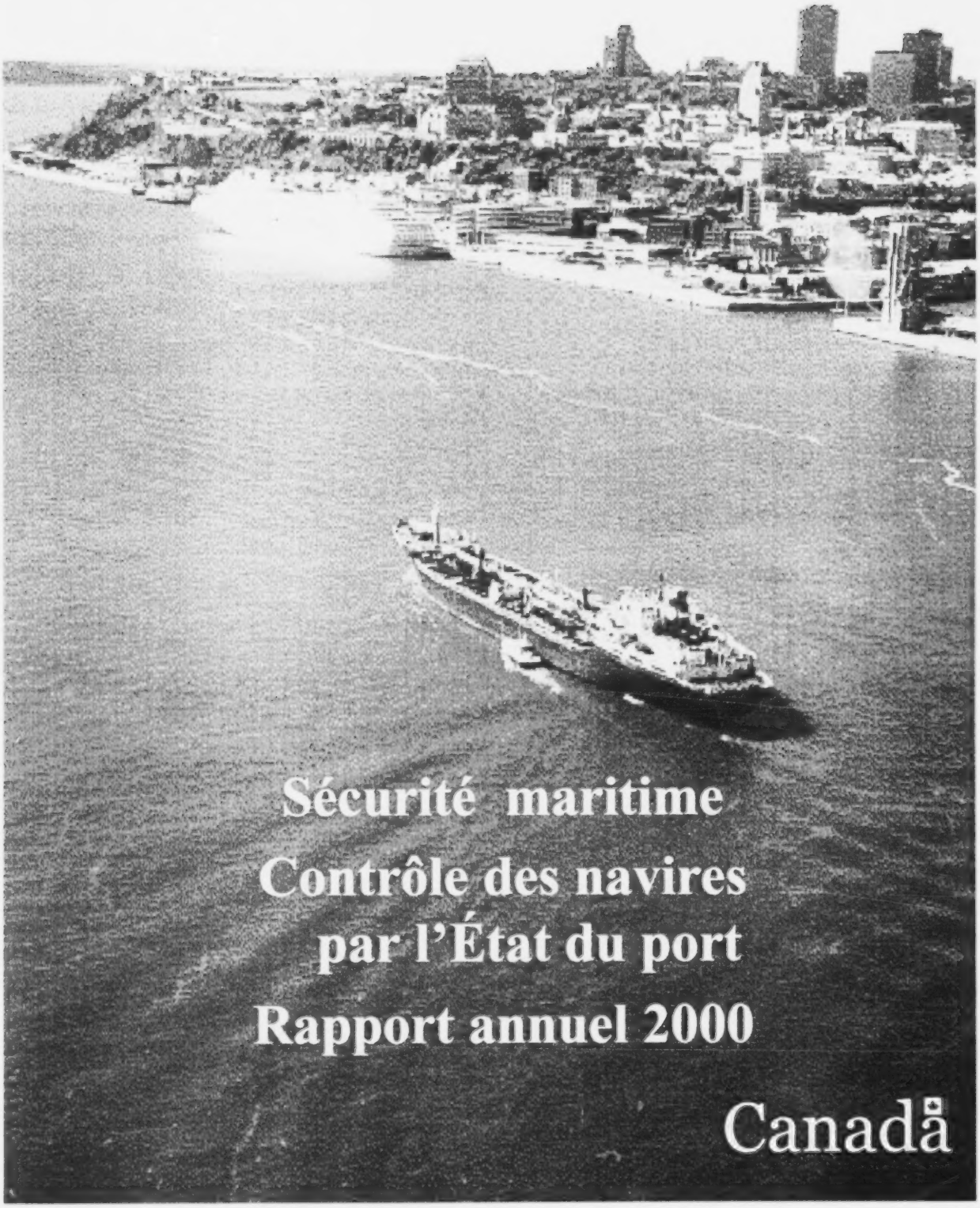
Bulk carriers still constituted the majority of ship inspections by type, and unfortunately, the majority of detentions.

In the new year 2001, Transport Canada Marine Safety hopes to continue the trend of quality inspections over quantity inspections. The directorate will be concentrating on training for Port State Control Officers (PSCOs), regional exchanges of expertise, and assisting other nations to effectively implement port State control regimes.

By continuing our international cooperation initiatives and by raising the standard of training for our inspectors, Transport Canada Marine Safety hopes to tighten the net on substandard shipping and make the waters of the earth, particularly those around Canada, safe for life, property and the marine environment.

For more information on Port State Control, please visit our website :

- **http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/index.htm**



Sécurité maritime
Contrôle des navires par l'État du port
Rapport annuel 2000

Canada

CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT
RAPPORT ANNUEL 2000

Avant-propos	1
Contrôle des navires par l'État du port au Canada	3
Initiatives canadiennes en 2000	4
Nouvelles et projets associés aux mémorandums d'entente	5
Initiatives internationales	6
Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port - 2000	7
Conclusion	19

AVANT-PROPOS

Comme il est un des trois seuls pays baignés par trois océans, le Canada prend très au sérieux ses engagements à l'égard de la conservation du milieu marin. Les autorités canadiennes sont également très conscientes du fait que 90 % du commerce international s'effectue par voie maritime. La responsabilité d'assurer la conformité aux dispositions des lois internationales régissant la navigation incombe aux propriétaires, aux capitaines, aux États du pavillon et aux sociétés de classification. Malheureusement, certains États ne respectent pas leurs engagements, ce qui fait que l'on trouve, sur les mers du globe, des navires qui sont en mauvais état et qui menacent la vie de leur équipage et comportent un risque pour le milieu marin.

Notre programme de contrôle des navires par l'État du port est une des façons qui nous permettent d'affirmer notre engagement. Le régime comprend des inspections approfondies, la mise en évidence des défectuosités et les détentions dans le cas des infractions graves.

L'année 2000 a marqué la fin du XX^{e} siècle et, nous l'espérons, la fin de la navigation irrespectueuse des normes établies. Une nouvelle ère s'est ouverte, dans laquelle nous ne pourrons plus tolérer les pratiques dangereuses. Depuis longtemps, le Canada exerce son droit d'inspecter les navires battant pavillon étranger qui mouillent dans ses ports. Notre engagement à l'égard du contrôle des navires par l'État du port est renforcé par le fait que nous sommes signataires des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo. Au Canada, les mémorandums s'appliquent aux côtes de l'Atlantique, du Pacifique et de la région de l'Arctique.

Par le biais de ces ententes, Transports Canada poursuit ses efforts visant à empêcher les navires inférieurs aux normes de naviguer et ce, non seulement dans les eaux territoriales canadiennes, mais également sur tous les océans du globe. Afin de s'assurer que le programme du contrôle des navires par l'État du port rende le monde moins accessible aux navires inférieurs aux normes, le Canada collabore avec plusieurs de ses voisins et avec d'autres signataires des mémorandums. Le Canada compte de nombreux partenaires avec lesquels il partage de l'information et de l'expertise au sujet du programme de contrôle des navires par l'État du port.

Transports Canada se penche également sur l'harmonisation des régimes de contrôle des navires par l'État du port établis dans les mémorandums. Pour ce faire, le Ministère participe à des initiatives internationales et à des programmes de formation nationaux et internationaux. Ce rapport souligne un certain nombre des projets que nous avons mis en œuvre l'année dernière.

Toutes les parties concernées par la navigation assument une responsabilité à l'égard de la protection de la vie, des biens et du milieu marin. Le contrôle des navires par l'État du port représente la dernière solution permettant de mettre un terme à l'exploitation des navires inférieurs aux normes. Les inspections de contrôle des navires par l'État du port, si elles sont effectuées efficacement, contribuent incontestablement à entraîner une navigation de qualité.

Bud Streeter
Directeur général
Sécurité maritime

LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT AU CANADA

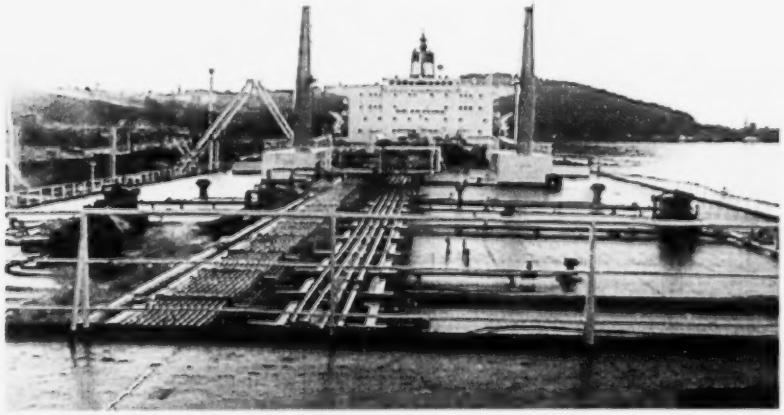
Le contrôle des navires par l'État du port (CEP) est un programme d'inspection des navires dans le cadre duquel les navires étrangers entrant dans un état souverain sont arraisonnés et inspectés dans le but de vérifier s'ils sont conformes aux exigences de diverses grandes conventions maritimes internationales. Parmi ces conventions, on peut mentionner la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (SCTW) et la Convention de l'Organisation internationale du travail n° 147 (OIT 147).

Les programmes du CEP ont un caractère régional. Cela signifie que plusieurs pays partageant des étendues d'eau communes sont regroupés en vertu d'un mémorandum d'entente pour s'assurer que les navires faisant du commerce sur leur territoire sont conformes aux normes internationales.

Le Canada est signataire de deux mémorandums d'entente : le mémorandum d'entente de Paris, regroupant 19 pays européens, et le mémorandum d'entente de Tokyo, dont 18 pays de la région Asie-Pacifique sont signataires.

Le Canada est devenu un membre associé du mémorandum d'entente de Paris en avril 1988 et a été accepté à titre de membre à part entière en mai 1994. Le Canada est le premier pays non européen à avoir ce privilège. Par ailleurs, le Canada a été un des éléments moteurs de l'établissement du mémorandum d'entente de Tokyo, dont il est membre depuis sa mise en vigueur en décembre 1993.

Transports Canada, Sécurité et sûreté, est responsable de toutes les activités de CEP au Canada. Les inspections des navires étrangers sont effectuées dans tous les grands ports par des inspecteurs de la Direction générale de la sécurité maritime.



Les navires-citernes faisant escale dans les ports canadiens sont inspectés au cours de leur première visite et, par la suite, à tous les ans.

INITIATIVES CANADIENNES EN 2000

Le transport maritime est essentiel à l'activité économique internationale d'aujourd'hui. Le développement durable de l'industrie de la navigation est lui aussi essentiel, non seulement au commerce international mais également à la conservation du milieu marin. Le Canada s'est engagé à collaborer avec ses voisins et ses partenaires commerciaux pour assurer la préservation de l'écosystème marin et le transport des marchandises de la façon la plus efficace possible. Pour atteindre ce double objectif, le Canada s'est allié avec beaucoup d'autres pays. Ainsi, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a mis en œuvre un certain nombre de projets au cours de l'année dernière.

Dans le cadre d'une de ces initiatives, la Sécurité maritime de Transports Canada a terminé la mise au point de son nouveau système d'information informatisé accessible sur Internet, qui sert aux inspections et aux statistiques. Le nouveau Système de Contrôle par l'État du Port Canadien (SCEPC) donne des renseignements détaillés sur les navires inspectés par les signataires des mémorandums d'entente et sur les navires inspectés dans les ports canadiens. L'information contenue dans le système permet de mieux cibler les navires en prévision de l'inspection. La Direction de la sécurité maritime a également offert plusieurs séances de formation nationales sur le contrôle des navires par l'État du port en cours d'année. Les cours ont été donnés par des inspecteurs expérimentés chargés du contrôle des navires par l'État du port et leur but était d'harmoniser les procédures d'inspection nationales et de fournir aux inspecteurs l'information la plus récente sur l'application des mémorandums d'entente.

Transports Canada est particulièrement fier de l'initiative qui a permis au Ministère de mettre l'accent sur la sécurité des vraquiers grâce au régime canadien d'inspection des transporteurs de vrac. Dans le cadre du Programme du contrôle des navires par l'État du port, on inspecte la structure des vraquiers pour s'assurer qu'elle est conforme aux conventions internationales. Au cours de la dernière année, quarante-sept pour cent des inspections ont été effectuées sur des vraquiers; c'est donc le plus gros pourcentage d'inspections effectuées sur un seul type de navire en 2000. Quatre cent quatre-vingt neuf vraquiers ont été inspectés. Ce chiffre représente une augmentation de trois pour cent par rapport aux années 1999 et 1998. Au cours de ces deux années, quarante-quatre pour cent des navires inspectés étaient des vraquiers. Soixante vraquiers ont été détenus en 2000, ce qui représente cinquante-sept pour cent des détentions totales de cette année-là.

La Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a constitué un réseau national de contrôle des navires par l'État du port pour veiller à ce que tous les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port disposent de l'information nécessaire au moment opportun. Dans les cinq régions où s'étend notre réseau portuaire, nous voulons nous assurer que tous les inspecteurs connaissent parfaitement notre régime et nos pratiques d'inspection.

Grave corrosion décelée dans la cloison d'abordage située à l'intérieur de la citerne du coqueron avant d'un vraquier.

NOUVELLES ET PROJETS ASSOCIÉS AUX MÉMORANDUMS D'ENTENTE

Le coût annuel mondial des incidents impliquant des navires, lesquels sont presque tous évitables, se chiffre, au bas mot, à environ six milliards de dollars américains. Cela indique clairement qu'il est plus économique d'éviter les accidents. Pour le Canada, une des façons d'éviter les accidents consiste à participer aux mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle des navires par l'État du port.

Trente-cinq nations ont signé les mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo. Des ententes régionales sur le contrôle des navires par l'État du port ont été conclues en Amérique latine, dans les Caraï bes, en Méditerranée, dans l'Océan indien et dans des régions du centre et de l'ouest de l'Afrique. Cette année, comme c'est toujours le cas, le Canada a continué d'assumer un rôle actif à l'égard de l'application des mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo.

En 2000, les représentants canadiens ont prolongé leur association avec les autres membres des mémorandums d'entente en prenant part à plusieurs activités. Des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada ont participé à la réunion du Comité du mémorandum d'entente de Paris, aux travaux du Groupe d'évaluation technique, aux travaux du Conseil consultatif, aux programmes d'échange des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port et aux séminaires pour les inspecteurs. En outre, le Canada a dirigé le Groupe de travail du mémorandum de Paris sur l'amélioration du système de rapport des inspections. Des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada ont également participé à une des deux réunions du Comité du mémorandum de Tokyo tenues en 2000, aux missions d'experts et aux séminaires pour les inspecteurs. Le Programme d'échange des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port a également permis d'affecter des inspecteurs canadiens en Australie et des inspecteurs japonais à Vancouver.

Mentionnons que le Canada est aussi membre de trois des groupes de travail intersessionnels du Comité.

INITIATIVES INTERNATIONALES

Le Canada a participé à de nombreux programmes internationaux en 2000. Une réunion a été organisée avec des représentants de la Garde côtière des États-Unis et les autorités mexicaines pour aborder des questions comme l'échange des données d'inspection, l'échange d'inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port et l'harmonisation des procédures en place dans les trois pays.

Durant l'année 2000, la Sécurité maritime de Transports Canada a également accueilli des inspecteurs du Chili, du Mexique et de la USCG. C'est en agissant ainsi que nous espérons promouvoir des inspections plus uniformes à l'échelle mondiale. Trois inspecteurs vietnamiens ont suivi une formation de membre associé à Vancouver.

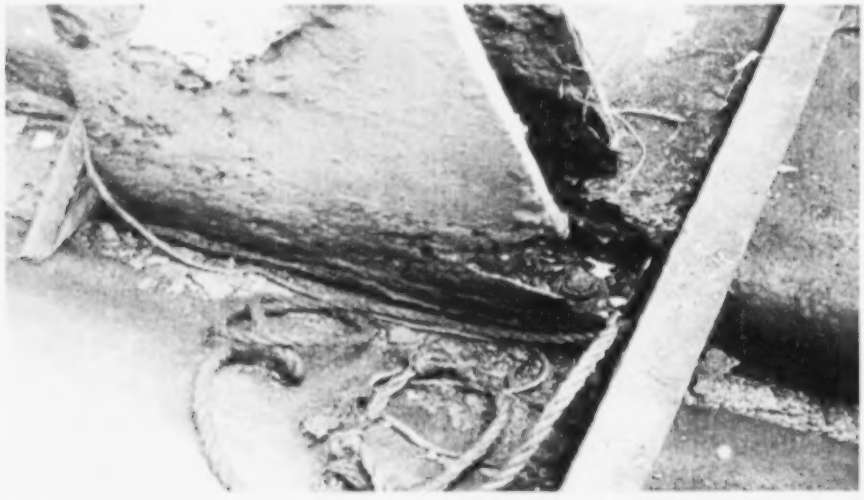
Des inspecteurs canadiens chargés du contrôle des navires par l'État du port ont également donné des conférences à l'Académie de l'OMI/IMA à Trieste, en Italie. Le Canada a aussi affecté des instructeurs pour donner un cours de contrôle des navires par l'État du port au Chili.

Les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada s'assurent, dans les inspections de contrôle des navires par l'État du port, que les membres d'équipage jouissent de conditions de vie et de travail adéquates.

STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT - 2000

INSPECTIONS

Au Canada, les inspections de contrôle des navires par l'État du port sont menées conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour déterminer la conformité aux conventions internationales. Au cours des quatre dernières années, le nombre des inspections a fluctué et a atteint un sommet en 1998, année où l'on a effectué 1 191 inspections. Ce chiffre correspond au nombre de navires faisant escale dans des ports canadiens. Grâce à un meilleur ciblage des navires, il semble qu'un nombre moins grand de navires inférieurs aux normes font du commerce dans les eaux canadiennes. En 2000, le nombre de navires ayant des défectuosités représentait cinquante-quatre pour cent (54%) des inspections totales, alors que le nombre de navires détenus représentait dix pour cent (10%) de toutes les inspections. En 1999, cinquante-deux pour cent (52%) des inspections totales permettaient de déceler des défectuosités et onze pour cent (11%) se traduisaient par des détentions.



Ferrure de support d'embarcation de sauvetage jugée très corrodée lors d'une inspection de contrôle des navires par l'État du port.

TABLEAU 1

Comparaison des navires inspectés, des navires présentant des défectuosités et des navires détenus au Canada au cours des six dernières années

Année	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Inspections	1 070	1 076	1 191	1 011	1 184	1 348
Présentant des défectuosités	583	563	587	470	568	692
Détentions	103	125	142	118	118	149

TABLEAU 2

Navires inspectés par État du pavillon au cours des six dernières années

État du pavillon	2000	1999	1998	1997	1996	1995
AFRIQUE DU SUD	3	1	0	0	0	0
ALGÉRIE	4	2	4	3	1	0
ALLEMAGNE	13	13	8	13	14	14
ANTIGUA-ET-BARBUDA	15	11	12	6	11	15
ANTILLES NÉERLANDAISES	4	4	5	3	3	11
ARABIE SAOUDITE	2	0	2	2	4	2
BAHAMAS	77	87	102	84	102	113
BAHREÏ N	0	0	1	0	0	0
BARBADE	22	16	16	18	16	10
BÉLARUS	0	0	0	0	2	0
BELIZE	1	1	5	3	4	1
BERMUDES	8	17	12	17	8	18
BOLIVIE	0	1	0	0	0	0
BRÉSIL	2	2	2	2	6	2
BUL	6	4	4	4	4	2
CHILI	0	1	1	1	0	1
CHINE, RÉP. POPULAIRE DE	9	3	14	12	19	23
CHYPRE	69	75	93	78	108	131
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	8	9	7	4	14	11
CROATIE	3	12	7	3	3	1
CUBA	0	0	6	11	2	9
DANEMARK	16	10	17	21	21	25
ÉGYPTE	0	4	2	3	4	3
ÉMIRATS ARABES UNIS	0	0	1	0	0	0
ESPAGNE	1	0	0	0	1	1

État du pavillon	2000	1999	1998	1997	1996	1995
ESTONIE	0	1	2	1	1	2
ÉTATS-UNIS	17	22	12	9	10	24
FINLANDE	2	2	1	1	3	7
FRANCE	5	3	4	4	8	2
GHANA	0	0	0	0	3	0
GIBRALTAR	3	1	2	0	0	0
GRÈCE	49	57	67	50	76	102
HONDURAS	0	0	1	0	1	0
HONG KONG	28	19	18	21	19	33
HONGRIE	0	0	0	1	0	0
ÎLES CAÏ MANS	9	9	10	4	8	7
ÎLES FÉROÉ	0	0	0	1	0	1
ÎLES MARSHALL	15	17	21	16	13	10
INDE	9	13	3	19	25	20
INDONÉSIE	1	0	3	1	2	1
IRAN	0	1	1	2	1	2
ISLANDE	0	0	0	2	0	1
ISRAËL	3	0	6	4	5	8
ITALIE	7	8	2	5	8	7
JAPON	9	5	11	1	5	7
KOWEIT	0	1	0	0	1	0
LETTONIE	0	0	3	4	2	3
LIBAN	0	0	0	1	0	0
LIBÉRIA	113	145	149	107	119	154
LITHUANIE	10	3	5	5	5	7
LUXEMBOURG	0	0	0	1	0	2
MALAISIE	6	5	9	5	12	5
MALTE	64	65	66	60	62	68
MAN, ÎLE DE	4	1	4	1	2	1
MAROC	0	1	0	0	0	0
MAURICE, ÎLE	0	0	2	3	1	4
MEXIQUE	1	1	0	0	0	1
MYANMAR, UNION DU	2	4	3	6	4	3
NORVÈGE	69	72	80	68	67	74
PAKISTAN	0	1	0	1	0	1
PANAMA	198	178	189	121	164	158
PAYS-BAS, LES	27	29	26	20	18	19
PÉROU	0	0	0	0	1	0
PHILIPPINES	32	23	20	18	32	42

État du pavillon	2000	1999	1998	1997	1996	1995
POLOGNE	4	3	7	5	18	12
PORTUGAL	0	0	3	1	1	1
QATAR	2	0	1	0	0	0
RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE	0	0	0	1	0	1
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	0	0	0	0	0	2
ROUMANIE	0	0	0	0	8	4
ROYAUME-UNI	14	13	15	13	7	2
RUSSIE	10	13	19	23	21	35
SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES	18	15	19	14	20	13
SINGAPOUR	35	34	36	43	32	30
SRI LANKA	1	0	0	0	0	0
SUÈDE	5	8	10	13	18	21
SUISSE	1	1	1	1	0	1
TAÏ WAN	3	3	1	2	3	7
THAÏ LANDE	4	7	3	8	4	7
TRINITÉ-ET-TOBAGO	0	0	0	0	0	1
TUNISIE	0	0	0	1	0	0
TURQUIE	7	11	17	17	10	13
UKRAINE	6	3	8	11	8	17
VANUATU	14	5	8	7	6	11
VENEZUELA	0	0	2	0	1	0
VIETNAM	0	0	0	0	1	0
AUTRES	0	0	0	0	1	1
TOTAL	**1 070**	**1 076**	**1 191**	**1 011**	**1 184**	**1 348**

La majorité des navires inspectés en 2000 provenaient des Bahamas, de Chypre, de la Grèce, du Libéria, de Malte, de Panama et de la Norvège.

TABLEAU 3

Inspections par port/bureau 1995 - 2000

Bureau	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Région de l'Atlantique						
ST JOHN'S	41	56	53	54	60	80
MARYSTOWN	0	0	0	0	1	0
LEWISPORT	3	3	5	9	5	5
CORNERBROOK	4	4	9	11	15	21
DARTMOUTH	124	109	122	87	106	143
SYDNEY	12	9	11	6	8	9
YARMOUTH	2	8	4	10	5	1
CHARLOTTETOWN	8	12	17	18	18	24
SAINT JOHN N.-B.	53	48	149	125	137	125
PORT HAWKESBURY	74	66	68	63	59	53
BATHURST	18	37	17	9	10	19
Région du Québec						
MONTRÉAL	72	101	67	75	86	97
BAIE-COMEAU	13	26	23	6	7	12
RIMOUSKI	3	3	2	3	2	20
GASPÉ	6	10	9	13	12	6
QUÉBEC	119	132	129	112	100	140
SEPT-ÎLES	8	2	4	6	11	28
PORT-CARTIER	7	7	8	10	11	55
Région de l'Ontario						
TORONTO	7	8	19	27	20	16
KINGSTON	2	2	3	3	1	1
ST. CATHARINES	10	15	25	13	43	49
COLLINGWOOD	0	0	2	0	0	0
THUNDER BAY	45	46	38	72	64	48
SARNIA	11	9	11	5	9	1
Région du Pacifique						
VANCOUVER	410	347	187	267	389	384
VICTORIA	1	3	0	1	2	5
PRINCE RUPERT	9	0	0	0	0	2
Région des Prairies et du Nord						
OUEST DE L'ARCTIQUE	5	4	1	0	0	0
EST DE L'ARCTIQUE	2	8	4	2	3	2

Voie maritime du Saint-Laurent						
VOIE MARITIME	1	1	4	4	0	2
Total	**1 070**	**1 076**	**991**	**1 011**	**1 184**	**1 348**

Au Canada, en 2000, c'est dans la région du Pacifique qu'on a effectué le plus d'inspections, soit 420 inspections. La région de l'Atlantique vient au second rang avec 339, suivie du Québec avec 228. C'est dans ces trois régions canadiennes qu'on a effectué 92 % des inspections.

Au cours des six dernières années, les navires battant pavillon de Chypre, du Libéria, de Malte et de Panama ont été détenus plus que ceux de n'importe quel autre pays. Les navires de ces pays représentent 53,4 % de tous les navires détenus et 41,5 % des navires inspectés en 2000.

TABLEAU 4

Navires détenus par État du pavillon 1995 - 2000

État du pavillon	2000	1999	1998	1997	1996	1995
ALGÉRIE	3	0	2	1	1	0
ALLEMAGNE	0	1	0	0	0	0
ANTIGUA-ET-BARBUDA	1	3	1	0	0	0
ANTILLES NÉERLANDAISES	1	0	0	0	0	1
BAHAMAS	4	3	7	7	4	8
BARBADE	1	0	0	0	0	0
BELIZE	0	0	3	2	0	1
BERMUDES	0	0	1	0	0	0
BRÉSIL	1	1	1	0	2	1
BULGARIE	1	1	0	0	0	0
CHINE, RÉP. POPULAIRE DE	1	2	1	2	3	2
CHYPRE	10	18	27	21	24	29
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	1	2	1	0	0	2
CROATIE	0	0	0	1	0	1
CUBA	0	0	0	4	0	1
DANEMARK	0	0	0	1	0	0
ÉGYPTE	0	3	0	2	1	0
ÉTATS-UNIS	0	3	0	0	1	0
FINLANDE	0	0	0	0	0	1
FRANCE	0	0	0	1	0	0
GIBRALTAR	1	0	0	0	0	0
GRÈCE	4	7	7	6	11	15
HONDURAS	0	0	0	0	1	0
HONG KONG	2	4	1	3	2	4

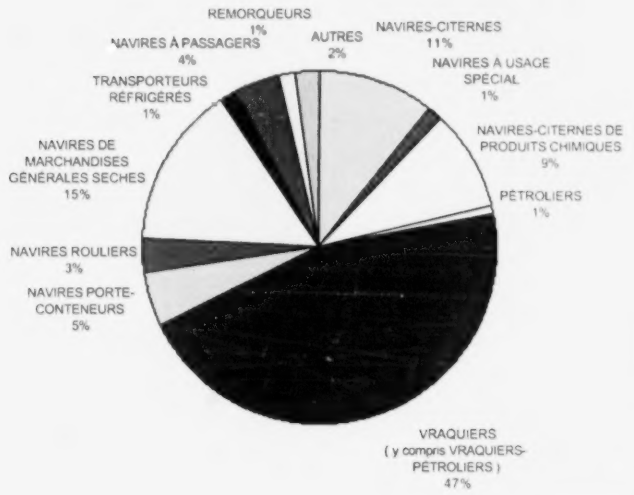
État du pavillon	2000	1999	1998	1997	1996	1995
ÎLES CAÏ MANS	2	0	0	0	0	0
ÎLES MARSHALL	0	0	2	0	1	1
INDE	0	5	0	6	1	1
INDONÉSIE	0	0	1	0	0	0
IRAN	0	0	1	0	0	0
ITALIE	2	0	0	1	0	1
JAPON	1	0	0	0	1	0
LETTONIE	0	0	0	1	1	0
LIBAN	0	0	0	1	0	0
LIBÉRIA	13	18	23	8	8	7
LITHUANIE	1	1	1	0	0	1
LUXEMBOURG	0	0	0	1	0	0
MALAISIE	1	0	1	2	3	0
MALTE	15	12	18	10	14	21
MAURICE, ÎLE	0	0	1	0	0	0
MEXIQUE	0	0	0	0	0	1
NORVÈGE	6	2	1	3	2	5
PAKISTAN	0	1	0	0	0	0
PANAMA	17	18	18	17	21	23
PAYS-BAS, LES	4	1	1	0	1	1
PHILIPPINES	3	2	4	0	0	2
POLOGNE	0	0	0	0	0	1
QATAR	1	0	0	0	0	0
RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE	0	0	0	1	0	0
ROUMANIE	0	0	0	0	4	0
RUSSIE	0	4	2	1	2	6
SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES	3	2	4	4	1	1
SINGAPOUR	1	2	1	3	0	0
SUÈDE	0	2	0	1	0	1
TAÏ WAN	1	1	0	0	1	0
THAÏ LANDE	0	2	2	2	1	2
TURQUIE	0	4	7	4	3	4
UKRAINE	1	0	1	1	2	2
VANUATU	0	0	0	0	0	2
VENEZUELA	0	0	1	0	0	0

En ce qui concerne les détentions, le Panama vient en tête avec dix-sept navires détenus en 2000, lesquels représentaient 8,6 % des navires panaméens inspectés. Ce pays était suivi de près par Malte, qui comptait quinze navires détenus soit 23,4 % des navires maltais inspectés et par le Libéria, qui en comptait treize soit 11,5 % des navires battant pavillon libérien inspectés.

Comme dans les années précédentes, les vraquiers sont le type de navire qu'on a le plus inspecté au Canada (47 %). Par conséquent, les vraquiers sont les navires auxquels est associé le plus fort pourcentage de détentions, soit 57 %. Les figures 1 et 4 montrent les pourcentages sous forme graphique.

FIGURE 1

Navires inspectés par type



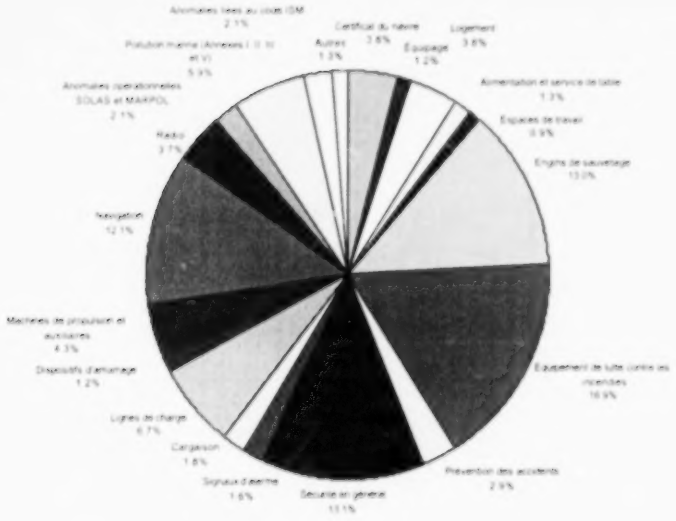
DÉFECTUOSITÉS

Les défectuosités qu'on peut déceler sur les navires sont réparties dans de nombreuses catégories. Toutefois, l'équipement de lutte contre les incendies représentait la plus grande catégorie de défectuosités sur les navires en 2000. Les engins de sauvetage et le matériel de navigation venaient respectivement en deuxième et troisième place. Toutes ces catégories sont liées à l'équipement essentiel à transporter pendant tout voyage. Il est donc alarmant de constater que c'est dans ces catégories qu'on a décelé le plus grand nombre de problèmes en 2000.

Exercices d'abandon du navire sont exécutés occasionnellement durant les inspections du CEP.

FIGURE 2

Défectuosités par catégorie



Puisard de cuisine couvert de graisse et infesté d'insectes.

Lumière du jour à travers un panneau d'écoutille.

ANOMALIES ISM

L'année 2000 était la deuxième année de mise en œuvre complète du code international de gestion de la sécurité (ISM). Depuis le 1er juillet 1998, tous les navires à passagers ainsi que les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs de gaz et les engins à grande vitesse transporteurs de cargaison d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux doivent transporter un Certificat de gestion de la sécurité en règle et un exemplaire du document de conformité de la compagnie. Le tableau suivant indique le nombre d'anomalies ISM décelées en 2000 dans les différentes catégories.

TABLEAU 5

ANOMALIES LIÉES AU CODE ISM

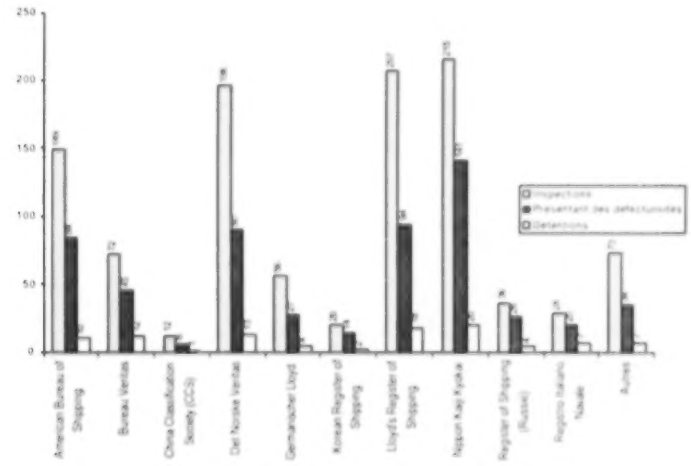
Description des anomalies liées au code ISM	Nbre d'anomalies 2000	Pourcentage d'anomalies 2000	Nbre d'anomalies 1999	Pourcentage d'anomalies 1999
Politique sur la sécurité et l'environnement	2	2,98	7	8,05
Responsabilités et pouvoirs de la compagnie	5	7,46	1	1,15
Responsabilités et pouvoirs du capitaine	1	1,49	4	4,59
Ressources et personnel	3	4,48	4	4,59
Mise en oeuvre et plans des opérations à bord des navires	6	8,96	0	0
Préparatifs d'urgence	19	28,35	48	55,17
Rapport et analyse de non-conformité, des accidents et des situations comportant des risques	3	4,48	3	3,45
Entretien de l'équipement à bord du navire	16	23,88	7	8,05
Documentation	7	10,45	5	5,75
Vérification, examen et évaluation par la compagnie	3	4,48	2	2,30
Brevets et certificats, vérification et contrôle	0	0	6	6,90
Autres	2	2,98	0	0

SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

La figure 3 montre dix grandes sociétés de classification et une catégorie " Autres ". La société de classification Nippon Kaiji Kyokai est celle qui a eu le plus grand nombre de navires inspectés au Canada l'année dernière. L'American Bureau of Shipping est celle qui a obtenu le plus faible pourcentage de détentions en 2000.

FIGURE 3

Navires inspectés, navires avec défectuosités et navires détenus par société de classification

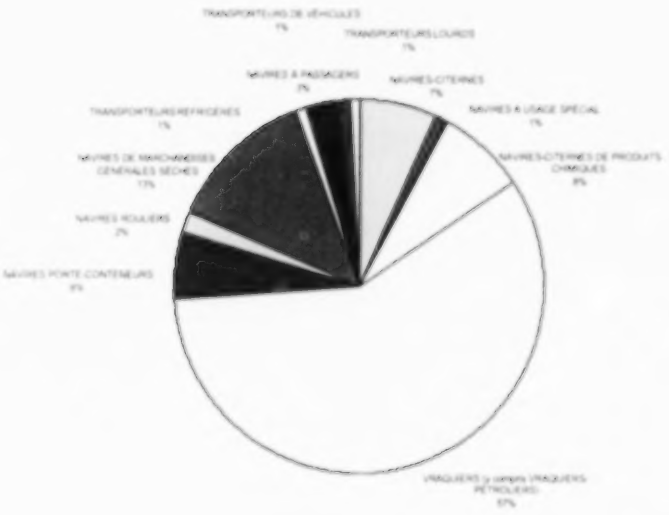


DÉTENTIONS PAR TYPE DE NAVIRE

La figure 4 montre le nombre de navires détenus par type. Sur les cent trois navires détenus en 2000, 60 sont des vraquiers, lesquels représentent cinquante-sept pour cent (57%) des navires détenus au cours de cette année-là. Cette tendance est comparable à celle des années antérieures, où environ 50 % des inspections étaient effectuées sur des vraquiers. Au Canada, le taux de détention des vraquiers se situe environ à 60 % depuis six ans.

FIGURE 4

Navires détenus par type



CONCLUSION

Les tendances observées pour l'année 2000 dans le contrôle des navires par l'État du port au Canada s'écartent très peu des tendances observées au cours des six dernières années.

À bien des égards, cette situation n'est pas idéale. Les mesures les plus efficaces prévues par les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port pour mettre fin à l'exploitation de navires inférieurs aux normes sont la détention des navires comportant des défectuosités et la publication des données sur les navires détenus. Le nombre d'inspections est demeuré constant, mais le nombre total de détentions a diminué de vingt-deux navires cette année, ce qui représente moins de deux pour cent des inspections menées. Cependant, la Sécurité maritime de Transports Canada, souhaite observer une diminution du nombre de détentions tout en espérant voir un jour une année sans détention.

Les vraquiers sont encore les navires les plus inspectés et malheureusement, les plus détenus.

Au cours de la nouvelle année 2001, la Sécurité maritime de Transports Canada espère maintenir la tendance actuelle, c.-à-d. augmenter la qualité plutôt que la quantité des inspections. La Direction mettra l'accent sur la formation des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, sur les échanges d'expertise à l'échelle régionale et sur l'aide fournie aux autres nations pour la mise en œuvre efficace des régimes de contrôle des navires par l'État du port.

En poursuivant les initiatives de collaboration internationale et en rehaussant les normes de formation des inspecteurs, la Sécurité maritime de Transports Canada espère renforcer la réglementation visant à éliminer la navigation inférieure aux normes et rendre les eaux du globe, et particulièrement celles entourant le Canada, plus sûres et respectueuses de la vie, des biens et du milieu marin.

Veuillez visiter notre site Web pour de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port :

- **http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Port_State_Control/FR/index.htm**